

KAISERLICHES



PATENTAMT.

PATENTSCHRIFT

— № 229800 —

KLASSE 63^e. GRUPPE 20.

AUSGEGEBEN DEN 5. JANUAR 1911.

DALE MARSHALL IN CHELTENHAM, ENGL.

Ventilanordnung für zwei in einem Laufmantel nebeneinander angeordnete Luftschläuche.

Patentiert im Deutschen Reiche vom 17. Juli 1909 ab.

Für diese Anmeldung ist bei der Prüfung gemäß dem Unionsvertrage vom 20. März 1883 die Priorität
14. Dezember 1900
 auf Grund der Anmeldung in England vom 7. November 1908 anerkannt.

Radbereifungen, die aus zwei übereinander
 gelagerten besonderen Luftschläuchen bestehen,
 von welchen jeweilig einer mit Luft gefüllt
 ist und der andere nur als Reserveschlauch
 dient, sind bekannt. Bei diesen Bereifungen
 besitzen die Schläuche besondere, voneinander
 unabhängige Luftventile. Es sind auch Rad-
 bereifungen in Vorschlag gebracht worden,
 die aus einem Luftschlauch und einer ange-
 klebten Zwischenwand zur Herstellung zweier
 Lufträume bestehen. Die Ventilanordnung
 dieser zweiten Bereifungsart war derart ge-
 troffen, daß behufs Verwendung des Reserve-
 schlauches ein Auf- und Abschrauben von
 Ventiltteilen erforderlich war, um ein einziges,
 an der Radfelge vorgesehenes Ventilgehäuse für
 beide Schläuche gebrauchen zu können.

Demgegenüber wird gemäß der Erfindung
 die in bekannter Weise aus zwei Luftschläu-
 chen zusammengesetzte Bereifung mit einer
 derartigen ein einziges an der Felge befestig-
 tes Gehäuse aufweisenden Ventilanordnung
 ausgestattet, daß sich jedes umständliche und
 zeitraubende Hantieren der Ventiltteile bei
 Ingebrauchnahme des Reserveschlauches er-
 übrigt. Diese Vereinfachung wird dadurch
 erreicht, daß in das gewöhnliche, durch die
 Radfelge und die auf ihr unmittelbar lie-
 gende Wand eines Schlauches gehende Rück-
 schlagventil ein zweites an einer luftdichten
 Verbindungsstelle beider Schläuche angebrach-

tes Rückschlagventil durch Einschleifen her-
 ausnehmbar eingepaßt ist, so daß letzteres
 aus dem festsitzenden Ventil lediglich durch
 Druck entfernt werden kann. Der Ventil-
 teller des so entfernten Rückschlagventils
 wird durch den aufgeblähten Reserveschlauch
 gegen die Wand des ausgeschalteten Schlauch-
 es gepreßt und auf seinem Sitz festge-
 halten.

Auf der Zeichnung sind in

Fig. 1 sämtliche Teile der Ventilanordnung
 untereinander veranschaulicht.

Fig. 2 zeigt einen Querschnitt durch eine
 mit der neuen Anordnung versehene Rad-
 felge, wobei der gewöhnliche äußere Luft-
 reifen mit Luft gefüllt ist, während

Fig. 3 einen gleichen Schnitt darstellt, wo-
 bei jedoch der innere, der Reserveluftreifen,
 mit Luft gefüllt ist.

Fig. 4 zeigt eine andere Ausführungsform
 der Ventilanordnung.

Das Hütchen A (Fig. 1) hat eine zylind-
 rische Bohrung C zur Aufnahme der Spindel
 des Rückschlagventils B. Die Feder D des
 letzteren legt sich an die Schulterfläche E
 an und hält den Ventilteller B auf der Sitz-
 fläche P des Hütchens A fest. Der Schaft
 des Hütchens A wird sowohl durch ein Loch
 der inneren Wand M des äußeren Luftrei-
 fens T¹ als auch durch ein Loch der äußeren
 Wand M¹ des inneren Luftreifens T² gesteckt

Laurexemplar

und auf ihn unter Zwischenschaltung der Dichtungsscheibe *F* behufs fester Verbindung beider Luftreifen die Mutter *G* geschraubt, wie in Fig. 3 und 4 deutlich veranschaulicht ist. Gemäß der Ausführung nach Fig. 4 ist an Stelle des Ventiltellers *B* eine elastische Membran *U* über das Hütchen *A* gespannt.

Mit *I* ist das übliche Ventilgehäuse bezeichnet, das durch die Felge *R* geht, ein Rückschlagventil enthält und an die Luftpumpe angeschlossen werden kann. Im vorliegenden Falle ist das Ventilgehäuse *I* mit dem Reservereifen *T*² verbunden und mit einer Höhlung *H* versehen, in die die Schraubenmutter *G* luftdicht eingepaßt ist.

Beim Füllen des äußeren Luftreifens *T*¹ (Fig. 2) muß der Teil *G* in die Höhlung *H* des Gehäuses *I* fest hineingepreßt werden. Die eintretende Luft wird dann das Ventil *B* bzw. die Membran *U* (Fig. 4) anheben und — ohne in den Reifen *T*² zu dringen — in den Reifen *T*¹ gelangen. Wird jedoch der Teil *G* aus dem Gehäuse *I* entfernt, so wird die hineingepreßte Luft nur den Reservereifen *T*² ausfüllen und hierbei das Ventil *B* durch Andrücken desselben an den zusammengefalteten Reifen *T* und den Schutzreifen *S* geschlossen halten. Die Verbindung beider Luftreifen durch die Ventilkörper kann selbstverständlich durch eine andere geeignete Verbindung derselben ersetzt werden. Wenn mehrere Reservereifen verwandt werden, kann das Hütchen *A* verlängert werden und ein

Ventil im anderen angeordnet sein. An der Staubkappe *O* ist ein Stift *N* vorgesehen, der durch das Rückschlagventil *I* gesteckt ist und vermittels dessen man entweder das Hütchen *A* aus dem Ventil *I* entfernen oder den Ventilteller *B* bzw. die Membran *U* anheben kann.

PATENT-ANSPRUCH:

Ventilanordnung für zwei in einem Laufmantel nebeneinander angeordnete Luftschläuche, von denen jeder für sich aufgeblasen werden kann, dadurch gekennzeichnet, daß an einer luftdichten Verbindungsstelle beider Schläuche (*T*¹, *T*²) ein Rückschlagventil (*A*, *B*) angebracht ist, welches in das gewöhnliche, durch die Radfelge und die auf ihr unmittelbar liegende Wand eines Schlauches gehende, an die Luftpumpe anzuschließende Rückschlagventil (*I*) leicht lösbar eingepaßt ist, so daß im ineinandergeschobenen Zustande beider Ventile das an der Verbindungsstelle beider Schläuche sitzende Ventil (*A*, *B*) den einen Schlauch (*T*¹), nach Trennung der Ventile dagegen das in der Felge befestigte Ventil den anderen Schlauch (*T*²) füllt und im letzteren Falle der aufgeblähte Schlauch (*T*²) den Ventilteller des herausgehobenen Ventils (*A*, *B*) durch Andrücken gegen die Wand des nicht aufgeblähten Schlauches (*T*¹) auf seinen Sitz drückt.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

